I LUOGHI

Nella documentazione dell'epoca si parla delle *"collinette di Cabarbaro nei paraggi di Este"*, dove il Corazza aveva anche un suo hangar, e descriveva come necessaria *"una collina, possibilmente di sabbia molle ed isolata dalle altre, alta una trentina di metri circa con un pendio esteso per circa duecento metri non discendente più del 30 per cento, priva di case, di alberi e di cespugli"* .

Già pochi anni dopo però Corazza riscontrava difficoltà poiché *"le collinette di Cabarbaro allora brulle andavano rivestendosi di vegetazione; sulle vette macchie di abeti e di robinie, sulle falde filari di viti."*

Oggi il paesaggio di Ca' Barbaro risulta pesantemente modificato dall'attività estrattiva che dal secondo dopoguerra e fino al 1980 ha trasformato la zona, portando all'escavazione della quasi totalità del Monte Buso (dove oggi sorge il Lago Azzurro), della propaggine lunga e piatta del Monte Cecilia (dove sorge il lago di Manfrinato) e del vicino Monte Fiorin, a Marendole.

Scrive lo Jotti (1934) che l'ing. Ernesto Breda concesse a Corazza di compiere gli esperimenti nei sui possedimenti di Ca' Barbaro e Marendole, e lo stesso Corazza di aver lì stabilito "il mio hangar ed il mio aerodromo", proprio presso la Villa rinascimentale che si intravede in alcune delle foto d'epoca.



LE FONTI

L'attività e gli esperimenti di Aldo Corazza sono stati descritti in varie opere, le più complete delle quali sono ***Padova nella storia del volo*** del colonnello **Luigi Luppi** (Signum edizioni, 1984) e ***Gente dell'aria 5*** di **Giorgio Evangelisti** (Olimpia, 1998), che raccolgono le immagini d'epoca, le specifiche tecniche degli apparecchi, numerosi estratti della corrispondenza del Corazza con Chanute, i Wright, Almerico da Schio e alcuni generali del Regio Esercito impegnati nella sperimentazione aeronautica, oltre ad alcune pagine del suo diario personale.

Hanno scritto del Corazza anche:

- *L'esposizione Illustrata di Milano 1906 – Giornale ufficiale del comitato esecutivo,* Settembre 1906, dispensa 34ª, pp. 271-272
- *L'Aviatore italiano*, II (1910), 11, pp. 54-55
- C. Canovetti, *L'aviazione in Italia* in *Emporium*, N. 35, gennaio 1912, p. 445
- C. Canovetti, *Aviation in Italy* in *The Aero*, Vol. VI, No. 111, June 1912, pp. 160-162
- F. Locati, *L'aerociclоplano di Aldo Corazza*, in *L'Ala d'Italia*, V (1927), 6, pp. 345-48
- *Le Vie dell'aria*, V (1933), 6, p. 7;
- *L'ala d'Italia* (giugno-luglio 1934), pp. 32-33;
- *La Domenica del Corriere*, 9 dicembre 1956;
- Umberto D'Aquino, *Corazza, Aldo* (ad vocem), in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol. 28, 1983.
- Angelo Augello, *Padova nella storia del volo* in *Padova e il suo territorio*, n. 104 - agosto 2003
- Ovidio Ferrante, *I pionieri del volo e i primi sodalizi aeronautici in Italia*, in *Rivista Aeronautica*, n.1/2009, Aeronautica Militare, Roma, 2009.
- Matteo Ballarin, *Aldo Corazza e le sue macchine volanti* in *Euganeamente*, N.25 - Aprile Maggio 2018

Immagini storiche tratte da Luigi Luppi, *Padova nella storia del volo*. Mappa da OpenStreetMaps. Foto della villa di Ca' Barbaro di Alessandro Greggio.
Pubblicazione realizzata a scopo divulgativo per la distribuzione gratuita. Agg. 2026.

PRO LOCO BAONE APS
PRO LOCO®

Realizzato dalla
Pro Loco di Baone APS
per il 120° anniversario
del primo volo di Corazza a Baone.

prolocobaone.it • Pro Loco Baone

Aldo Corazza

pioniere del volo a Baone



Nel settembre del 1904, in località Ca' Barbaro, Aldo Corazza, un giovane impiegato di Este con la passione per l'aeronautica, realizza un aliante e compie il primo volo d'Italia con un mezzo più pesante dell'aria.



IL PRIMATO

Il 29 novembre 1904 sulla *Gazzetta di Venezia* e il 14 dicembre sul *Corriere della Sera* si riportava la notizia del primo volo di un oggetto più pesante dell'aria avvenuto in Italia.



GAZZETTA DI VENEZIA

L'apparecchio per volare Corazza

Este 28 novembre sera

A proposito dell'articolo testè comparso nel *Corriere della Sera* intorno agli « Apparecchi per volare », mi piace far conoscere che pure il giovane signor Aldo Corazza, di qui, dedicatosi da parecchio tempo agli studi dell'aeronautica, ha compilato nel settembre e nell'ottobre scorsi, in località Ca' Barbaro, dove ha stabilito il suo *hangar*, una prima campagna con esperimenti che ebbero felice risultato.

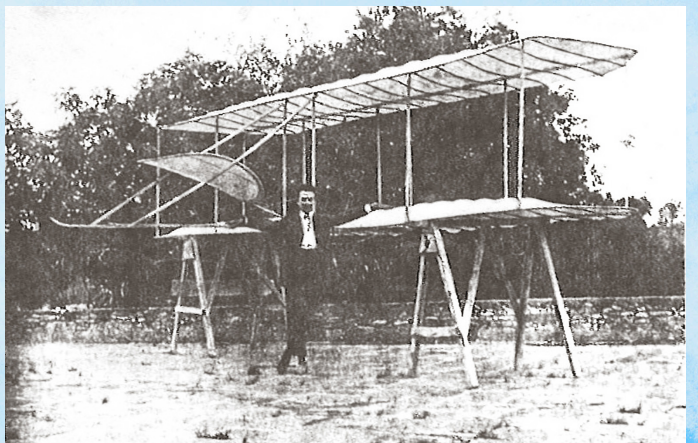
L'apparecchio Corazza è simile a quello dell'ing. Chanute di Chicago, perfezionato dai fratelli Fright di Dayton, ma il Corazza vi ha introdotto notevoli modificazioni per renderlo più leggero e più facilmente maneggiabile. La sua forma è a due piani, perfettamente orizzontali, con una lunghezza di m. 6.30, una larghezza di m. 1.60, ed un'altezza di m. 1.20 e pesa complessivamente 15 chilogrammi.

Di questo apparecchio avrò occasione di parlarvi ancora, quando cioè, possibilmente, il colto e studioso signor Corazza si accingerà a nuovi esperimenti.

Era opera di **Aldo Corazza**, impiegato delle Poste di Este con la passione del volo, che nel settembre del 1904 si era librato in aria per poche decine di metri con il suo "planeur" (cioè aliante) ***Corazza I*** dalle colline di Ca' Barbaro, in territorio di Baone.

Si trattava del primo velivolo pilotato più pesante dell'aria (cioè non mongolfiera, né aerostato) a staccarsi dal suolo in Italia, ed uno dei primi in Europa.

L'apparecchio era un biplano in legno e stoffa costruito sul modello Chanute-Wright di 4,60 m di lunghezza per 6,30 m di larghezza, pesante 15 Kg, con il quale Corazza eseguì molti voli librati, finché non divenne inutilizzabile per i ripetuti incidenti. L'anno successivo realizzerà un nuovo apparecchio, battezzato ***Corazza II***.

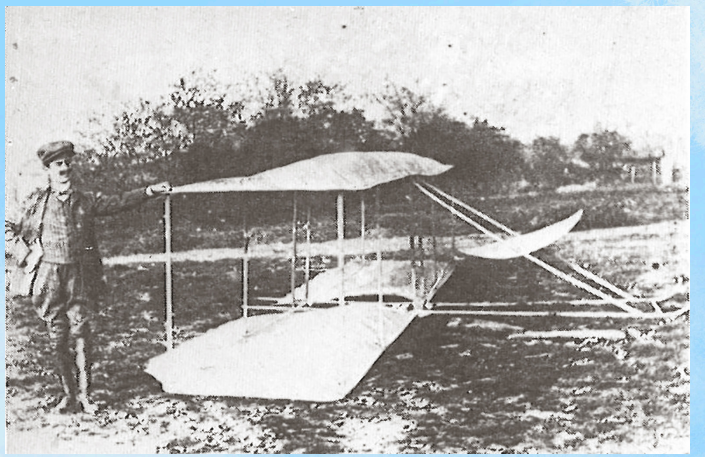


ALDO CORAZZA

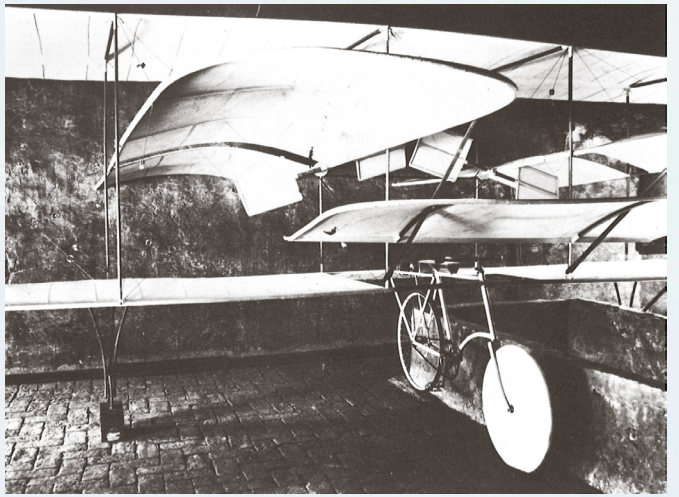


Nato a Cavarzere (Venezia) nel 1878, nei primi del Novecento è impiegato telegrafista alle Poste di Este, mentre intrattiene una fitta corrispondenza con i fratelli Orville e Wilbur Wright e con l'ingegnere Octave Chanute, loro ispiratore.

Grazie allo scambio di disegni e nozioni, Corazza si dedica alla costruzione dei *Planeurs* (alianti) con i quali riuscirà a realizzare alcuni voli planati tra il 1904 e il 1907. Sono anni di sperimentazione, al limite delle proprie possibilità economiche, in un clima talvolta di sfida e talvolta di collaborazione.



In seguito alla notorietà raggiunta, Corazza viene invitato all'Esposizione Universale di Milano del 1906 per presentare il l'***Aerocicloplano Corazza***, incrocio tra un aliante ed una bicicletta, che avrebbe dovuto muoversi grazie a due eliche azionate appunto dalla forza delle gambe. La prova pratica però non avrà mai luogo.



Da quell'aerocicloplano, vincitore di una medaglia di argento a Milano, Corazza deriverà il suo terzo aliante e nel 1907 realizzerà il quarto.

Dopo quest'ultimo tentativo, tutti realizzati con risorse proprie e nessun aiuto esterno, Corazza rinuncerà ai propri esperimenti. È del 1903 il primo volo del velivolo a motore dei fratelli Wright negli USA, e del 1906 il primo volo a motore in Europa con il francese Santos-Dumont 14-bis: in breve tempo gli alianti di Corazza risultano superati dagli eventi e dagli altri pionieri del volo.

A Corazza rimane il primato italiano del volo, ottenuto con le sole proprie forze ed energie, e l'orgoglio d'esser stato definito dal conte Almerico da Schio, autorità insigne e incontestabile, *"Unico rappresentante serio dell'aviazione in Italia"*.



Padre di tre figli, morirà a Padova il 12 dicembre 1964. A lui risultano oggi intitolate due vie nei comuni di Este e Padova.